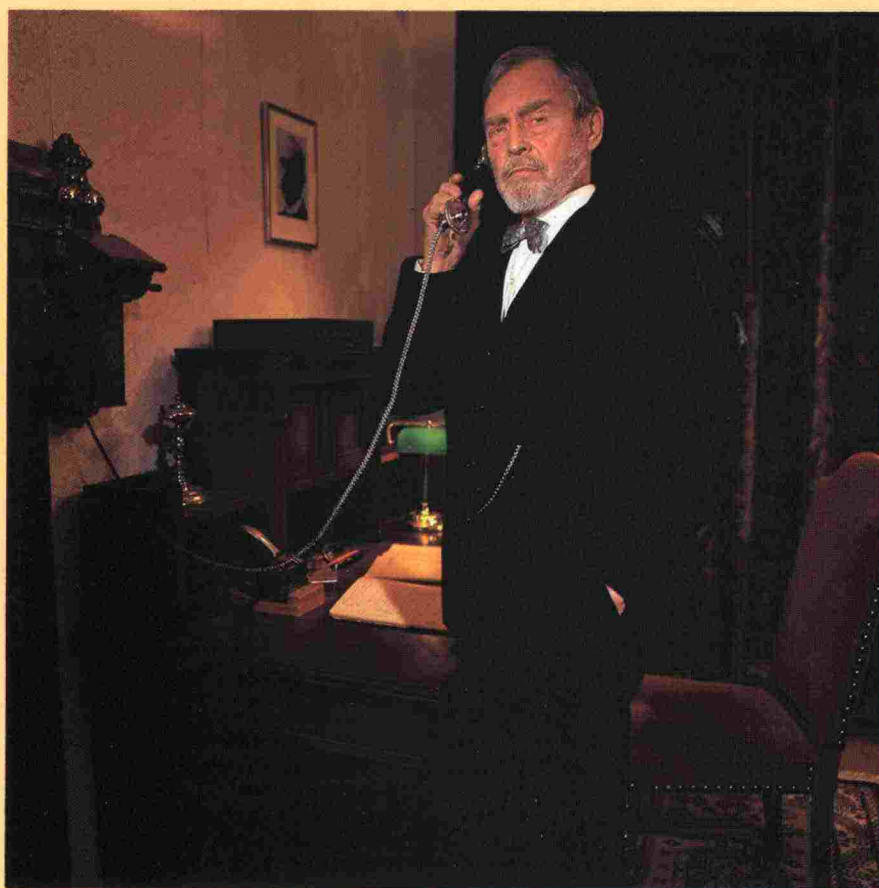


Nylands vägdistrikt

75 år



Vägverket

1995

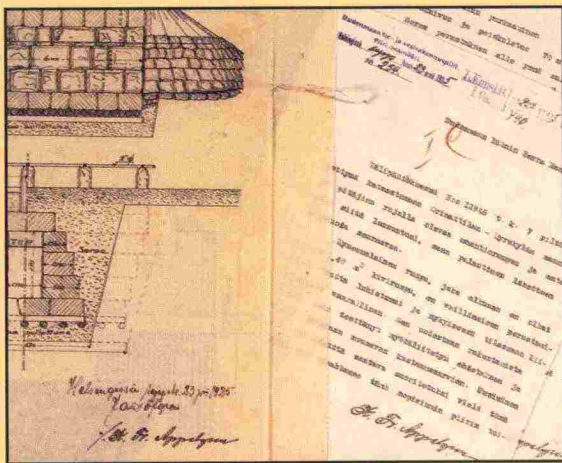
Hur allting fick sin början...

På 1500-talet fanns det ca. 4000 km allmän väg i Finland. Byggandet och underhållet var böndernas uppgift, medan ämbetsmannauppgifterna sköttes av landshövdingarna, länsmännen i socknarna och brofogdarna. De svenska kungarna med sina rådgivare gav ut stadgar och förordningar, men en centralförvaltning skapades först år 1797. Denna förvaltning, Kungliga Forsröjningsstyrelsen, skötte, under ledning av krigsmarskalken, greve Wilhelm Mauritz Klingsborg, närmast röjning av forsar i samband med ärenden som knöt sig till vattenkraft och kvarnar. Vägarna förblev böndernas problem. När Finland till följd av kriget 1908-1809 blev ett ryskt storfurstendöme, fortsatte förvaltningen sitt arbete 1816-1840 under beteckningen Styrelsen för forsröjning och kanalväsendet, 1840-1860 som Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och slutligen 1860-1925 som Generalstyrelsen för Väg- och vattenbyggnad.

Administrationn och arbetsledningen delades in i sex distrikt: Uleåborgs, Vasa, Tammerfors (fr.o.m. 1869 Västra Tavastlands), Päijänne, Kuopio och Saimendistriktet. Varje distrikt hade



Den "riktiga" Karl Fredrik Appelgren tjänstgjorde åren 1920-1925 som tjänstförättande distriktsingenjör och åren 1925-1931 som ordinarie distriktsingenjör.



Appelgrens kostnadskalkyl och plan för förnyandet av vägtrumman vid gränsen mellan Orimattila och Mörskom, presenterad i november 1925 då distriktsingenjörstjänsten blivit en ordinarie tjänst.

en distriktsingenjör som chef. Vid denna tid hörde största delen av Nyland, bortsett från mindre områden i västra Nyland, till Päijänne-distriktet. I mars 1920, mer än två år efter självständigheten, gav Ministeriet för Kommunikationsväsen och Offentliga arbeten Överstyrelsen för Väg- och vattenbyggnad, i uppgift att utarbeta ett förslag för upprättandet av en temporär vägavdelning i anslutning till Överstyrelsen. Förslaget omfattade även Nylands distrikt. Nya distriktskontor grundades i snabb takt efter att Överstyrelsens förslag godkänkts 27.5.1920. Den nya distriktsindelningen trädde i kraft sommaren 1920, då den ännu var temporär, och Nylands distrikt förblev oförändrat i fem år, för att slutligen bekräftas genom förordningen av 26. februari 1925.

Den 25.6.1920 utsåg Statsrådet Karl Fredrik Appelgren från Kuopiodistriktet till första distriktsingenjör vid Nylands väg- och vattenbyggnadsdistrikt. När Appelgren anlände för att tillträda sin, tillsvidare ännu temporära tjänst, hade man inte ens ett kontorsrum till hans förfogande. Istället var man tvungen att inreda ett rum i Appelgrens privatbostad på Estnäsgratan 1 som kontor. Appelgren anställde sin fru som sekreterare och fr.o.m. augusti, herr Ernst Naucker som kassör. Detta var början...

Händelser under 1920-talet

Med ett brev daterat 30.4.1920, bestämde Ministeriet för Kommunikationsväsen och Offentliga arbeten att de vägar och broar, som år 1918 befunnits bära angelägen trafik, vara livligt trafikerade eller tungt belastade, eller annars var betydande, skulle underhållas av Väg- och vattenbyggnadsväsenets Överstyrelse, i omedelbar anslutning till statsförvaltningen. I Nyland fanns fem vägar som ansågs höra till denna kategori, nämligen landsvägen från Sockenbacka till Vanda, landsvägen från Gammelstaden via Malm till Helsinges sockens kyrka, landsvägen från Tusby kyrkby till Kervo station och kasernen i Hyrylä samt landsvägen från Järvenpää station till Kellokoski fabrik i Tusby.

Underhållsverksamheten inleddes sålunda omedelbart efter att distriktet blivit bekräftat. Det framgick snart att underhållet och byggnadsverksamheten måste hållas åtskilda. Då Nylands vägdistrikt inrättades den 26.2.1925, upprättades samtidigt en distriktsvägmästartjänst. Denna tjänst innehades först av Jarl Löfgren, som vid sitt tillträde var mycket



Hyvling och jämning av grusväg i Nyland 1927. Väghyvel Nr 17.



Besvärlig omkörning på smal väg i Nyland år 1927. U-4188 är länsvägmästare Jarl Löfgrens tjänstefordon.

ung, endast 29 år gammal, och skolad av själve Appelgren. Under sin tid i Överstyrelsen hade Appelgren även fungerat som lärare vid Industriskolan i Helsingfors. Den nya tjänstemannen, som även kallades länsvägmästare, hade i början en motorcykel med sidovagn som tjänstefordon. Motorcykeln slets dock hårt i tjänsten och var ständigt i olag, varpå ett beslut fattades om att inskaffa en automobil, en Ford Runabout. År 1926 fick Löfgren de första vägsrapporterna, "vägbjörnarna", till sitt förfogande.

Då Nylands vägdistrikt skapades, fanns det i hela landet ca. 2500 bilar. Antalet växte dock år för år. Landets välstånd ökade efterhand och näringslivet, industrin och exporten blev livligare. Också trafiken blev livligare. Den ökade biltrafiken krävde plogning om vintrarna, vilken inleddes i Nyland och det

övriga landet år 1927. Till en början öppnades vägarna från Malm till Mäntsälä och från Helsingfors till Viborgs läns gräns. Plogningsutrustningen var till en början mycket brokig, men utvecklades efterhand genom egen erfarenhet och planering, så att den med tiden utgjorde ett effektivt redskap vid förhindrandet av halka, och som möjliggjorde trafikeringen i hela landet och under de svåraste vinterförhållanden.

"Herr Vägmästare, har VVV blivit fromt troende? Inte vad jag vet, hur så?
Ja, vägarna tycks ju vara lämnade i Herrans vård."

Distriktet organiseras



Gjutning av mellantaket till Vichtis vägmästardistrikts huvudkvarter i Nummi år 1937. Det finns lika många åskådare som arbetare. Övervakningen fungerar...

I slutet av 1927 delades Nylands vägdistrikt i fyra vägmästardistrikt. År 1932 bestämdes att vägmästarna skulle vara bosatta i Ekenäs, Nurmijärvi, Borgå och Orimattila.

Den världsomfattande depressionen som fick sin början år 1929 i börskraschen på Wall Street invercade till och med på väghållningen i Finland. Den nya distriktsingenjören för Nylands vägdistrikt, Otto Itkonen fick av regeringen instruktioner att arrangera krisanställning åt arbetslösa. Statens kassamedel var små. Arbetsfolket fick mycket anspråkslösa löner och bl.a. vägmästarnas lön sänktes med 10%. Om dylika åtgärder skulle vidtas idag (1995) så...

Trots svåra tider blev verksamheten effektivare. Den första trafikräkningen utfördes, man började motverka lergrusvägarnas svåra dammproblem genom att spruta ut kalciumklorid, och vägmästarna fick telefon och skrivmaskin till sitt förfogande. År 1929 sysselsatte Nylands distrikt 65 hästkarlar och 294 vanliga arbetare.

I slutet av år 1939 fanns det ca. 52.000 bilar i hela landet. Man behövde fler vägar och broar. Den korta asfalterade vägstumpen mellan Helsingfors och Esbo visade upp det första spårslitage. Redan i början av Appelgrens karriär som distriktsingenjör, hade byggmästare P. Säilä, som specialiserat sig på kartritning, planerings- och rituppdrag, blivit anställd som kartograf. Säilä var den ursprungliga cellen i vad som under senare årtionden skulle bli en planeringsavdelning med åtskilliga tiotal anställda.

"Av förekommen anledning görs distriktsingenjörerna uppmärksamma på att allmänna kartor för vägplaneringen alltid skall ritas så, att norr ligger överst. 17.6.1932 Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. E.W. Skogström, K.J. Tolonen."

Grusvägarnas 30-tal

Före vinterkriget ansvarade Nylands vägdistrikt för 2153 km landsväg. Vid denna tid hade vägverket i hela landet ansvaret för 33.481 km landsväg. Man hade visserligen hela tiden byggt ytbelagda och halvbelagda vägar, men ändå fanns i slutet av 1930-talet endast 319 km belagd väg, trots att till och med träbroarnas lock räknades med. Nylands andel var 52 km. Siffrorna upptar inte städernas gatubeläggning.

Som kuriositet kan man nämna en stump betongväg från Helsingfors gräns till Bemböle. Modellen torde härstamma från Tyskland. Vägen har sedermera breddats och blivit asfalterad åtskilliga gånger, men man kan fortfarande se de underliggande betongplattornas fogar,

som genom växlingar i årstid och temperatur, skapar springor också i den nya beläggningen.

Vägarna blev bättre och fick större bärkraft, kurvor rätades ut, backhöjder sänktes, vägräcken ökade trafik-säkerheten, broar byggdes och förstärktes, trafikmärken sattes upp och underhållet av vägarna effektiviserades både sommartid och vintertid. Byggnadsnormerna blev också strängare. Man kan med fog kalla 1930-talet grusvägarnas årtionde.



Före kriget hade Nummi inte ett eget vägdistrikt. Basen i Saukkola var underställd Vichtis vägmästare. Bilden visar arbetslaget i Nummi år 1937.

*En sysslolös man tittade på när distriktets spadkarl med svetten lackande jobbade i diket.
I brist på annat att säga, utbrast han strängt: Längre spadkast!*

Krigstiden, lugnt på hemmafr

I Nyland hade man under krigstiden inga egentliga byggnadsprojekt på gång. I hela landet användes 19 miljoner mark till byggnadsverksamhet, varav endast 0,3 miljoner gavs till projekt som inte hade ett direkt samband med krigsåtgärderna.



Nylands vägdistrikts personal har evakuerats till Saukkola under vinterkriget. Sittande, distriktsingenjören Otto Itkonen. Personalens ansikten utstrålar ett uttryck som säger "vi klarar oss nog".

"Det är inte likgiltigt om mannen i grustaget har en spade med bara skaftet kvar, eller om mannen som gräver i grustagets vägg slår hackan som man slår katten i väggen..."



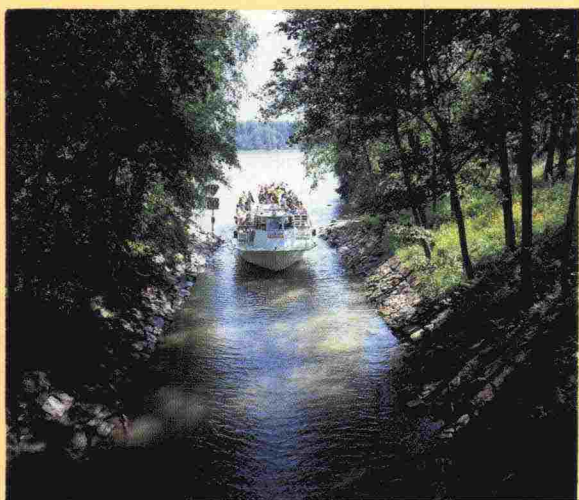
I Nyland iståndsattes vissa broar och vägtrummor, men verksamheten var anspråkslös – man utförde endast arbeten som var absolut nödvändiga. Kommunala vägar och byvägar blev utan understöd, endast mycket små summor betalades till Norra Finland och Viborgs län.

På 1930-talet fick grusvägarna, som övervakades av länsmännen, en yta i tätta vågor på grund av trafiken. Fenomenet fick namnet länsmans lockar, eftersom vägytan påminde om den vågiga, "ondulerade" frisyren som då var på modet.

Vatten- och brobyggen



Bro av armerad betong med utskjutande balkar i Elimäki 1926. Modernt och hållbart.



Vägtrummor och lätta broar som utmärkt väl klarat hästrafiken, blev utsatta för alltför stor påfrestning fr.o.m. 1920-talet. Bil-mängden ökade, liksom även hastigheterna och bilarnas vikt. Det blev alltför påfrestande. Brovalv rasade och måste förnyas. I Västra Nyland byggdes samtidigt 27 brovalv. Samtidigt byggdes även större broar i Tenala, Ingå, Degerby och Sjundeå och i vissa socknar i Norra Nyland. Även österut fortsatte brobyggan-det.

Under de tidigare åren bestod vägverkets uppgifter i betydande grad av vattenbyggnadsverksamhet. Vattenvägarna var viktiga transportleder än landsvägarna. Nyland hade inget omfattande nätverk av vattenvägar, men kustens hamnbyggen utgjorde ett betydande arbetsfält. Utvidgandet av Hangö hamn åren 1924- 1929, Degerö kanal i Helsinges socken och Jomalviks-kanalen nära Ekenäs färdigställdes på 1930-talet. I början av 1940-talet inleddes muddringsarbetena längs kustfarleden på avsnittet Helsingfors-Hangö.

Degerö kanal 1994

Arbetarnas arbetstid var 10 timmar vid sekelskiftet, utom lördag och helgftnar, då arbetstiden var 9 timmar. Under årets mörka tid kunde arbetstiden förkortas.

Fredens tid

När freden kom, inleddes vägarbetena långsamt, utom i det förstörda Lappland. Krigsskadeståndsindustrin kom igång, folket var enat, åtminstone nästan, och samhällsförhållandena började normaliseras. Förhållandena blev bättre också vid vägbyggena. Vinterplogningen utvecklades. Vägrenarna märktes för att underlätta plogningen, körbanans ryggar hyvlades och sandningen effektiviserades. Man saltade vägar för första gången år 1955. År 1948 överflyttades ansvaret för de vägar som sköts av länsstyrelsen, till VVS (Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen). Samtidigt gjordes en omfördelning av vägmästdistrikten. År 1948 bildades Mäntsälä vägmästdistrikt, år 1950 vägmästdistriktet i Hyvinge, år 1955 Nummi, år 1957 Kyrkslätt, Svartå, Mörskom och Sibbo vägmästdistrikt samt år 1961 Helsingfors, numera Vanda vägmästdistrikt.

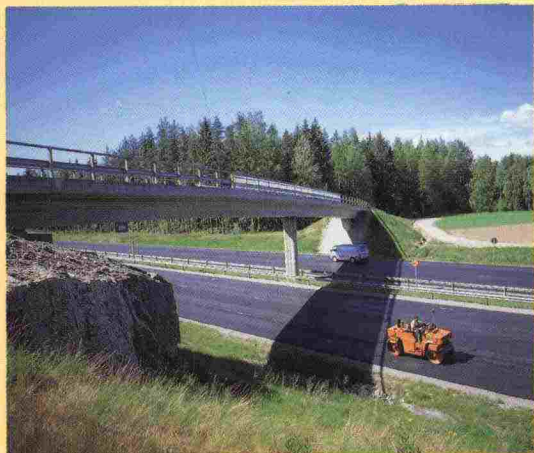
50- och 60-talen såg stora vägprojekt i Nylands vägdistrikt. Åren 1955-56 verkställdes det omfattande byggandet av den nya landsvägen till Lahtis. Inte bara planeringen och byggandet var stora projekt, utan också belägningsarbetena. Man lärde sig en hel del nytt. När man samtidigt börjat märka behovet av en bred motorled i riktning mot Åbo, och detta projekt inletts under beteckningen Tarvovägen, hade man fått värdefulla erfarenheter för projektet. Motorvägen var ett nytt begrepp i Finland, och när det första avsnittet av Tarvovägen öppnades för trafik år 1961, gjorde folk stora ögon. Eftersom man på den tiden hade rätt lösa hastighetsbestämmelser, var det många bilister som testade sin bils topphastighet på den nybyggda Tarvovägen.



Nybyggda Tarvovägen (Numera riksväg 1) ca. 2 km från Bemböle

En byggmästare eller befattningshavare vid kanaltjänsten kunde år 1916 få avgiftsfri vård vid någon av landets badinrättningar, såvida en ansökan riktad till Överstyrelsen för ändamålet, förordades av distriktsingenjören eller kanalchefen.

Närhistoria och nutid



Den nya Tusbyvägen i Hyrylätrakten 1994.

50-talets prognoser om en utökad bilmängd i Finland, visade sig helt korrekta. I slutet av 60-talet fanns totalt 800.000 bilar i Finland och år 1979 långt över en miljon. Under 60-talet utfördes främst förbättrings- och beläggningsarbeten. År 1967 hade Nyland över 1000 km väg med beläggning av asfalttyp och 450 km väg belagd med oljegrus. Man fortsatte även med stora vägprojekt. År 1971 inleddes fortsättningsarbetena på Lahtis motorväg på avsnittet



Grundvatten skyddas mot vägsalt och andra kemikalier i Pernå 1994 (RV 7).

Tattaråsen-Järvenpää. Jorvasvägen blev färdig och Helsingfors-Åbovägen förbättrades. Ett av de stora projekten var motorvägen mellan Helsingfors och Tavastehus (RV 3) som inleddes under 80-talet. Vägen var över 100 km lång och blev färdig år 1992.

Vinterplogningen och vägsaltningen har utvecklats mycket långt sedan "den gamla goda tiden". Användandet av saltlösning är för närvarande den metod som anstränger naturen allra minst, en metod som dessutom kan användas lokalt för motverkande av halka, en snabb metod som kan användas preventivt. För Nylands vägdistrikt har det blivit allt viktigare att sätta sig in i ekologiska frågor och säkerhetssynpunkterna. Man har ett omfattande samarbete med andra myndigheter och intressegrupper. Redan då nya vägar planeras, beaktar man kommunens och privatpersoners synpunkter för att få till stånd en lösning som tillfredsställer alla parter



Bullerskydd vid Tusby motorväg, sett ur ortsbons vinkel 1994.

Förbättringsarbetena på västerleden och breddandet av Ring III hör till 1900-talets största projekt. När årtusendet byts, kommer arbetena med E-18 från Åbo till St.Petersburg att vara i full gång.

När man bygger nytt eller förbättrar gammalt, måste miljön alltid beaktas: människor och natur. Olika former av landskapsplanering, planterandet av träd och buskar, bullerskydd och val-lar, skyddandet av grundvatten mot vägsalt och andra kemikalier samt byggandet av omfartsvägar kring tätorter, görs för att man strävar till att göra byggandet utgående från människornas säkerhet och trivsel likväl som naturmiljöns bestående.

Eino Hiltunen, länge anställd vid Nylands vägdistrikt, numera i.a.:
"Nä gossar, nutidens generation vet ingenting om ekonomisk depression.
Tillochmed jag tycker att depressionen bara är en serie störningar i bokföringen."

Nylands vägdistrikt idag och i framtiden

Var fjärde finländare bor i Nyland och var femte i huvudstadsregionen. De nyländska vägarna är till fyra femtedelar ytbelagda och huvudstråken från Helsingfors har fyra filer den första milen eller mer. Fyra filer har också Ring I i sin helhet och största delen av Ring III. Planerna för Ring II:s västra utsträckning är färdiga.

Under de följande 25 åren byggs motorvägnätet ut så att alla huvudleder är motorväg till vårt 100-årsjubileum. Alla vägar skall vara ytbelagda. Trafiken på huvudstråken kommer att dirigeras med automatiska trafikledningssystem, det är rentav möjligt att en del av bilstyrningsfunktionerna sker på automatisk väg. Trafiken är numera smidigare och säkrare.



Också miljöskadorna är minimerade och en hållbar utveckling är säkrad.

I huvudstadsregionen kommer pendlandet till arbetsplatsen allt oftare att ske med allmänna kommunikationsmedel. Metro- och spårvägsstrafiken kommer att täcka även Vanda- och Esbo- områdena.

Vägverket kommer att fungera med mindre resurser än idag, och verksamheten kommer att koncentreras

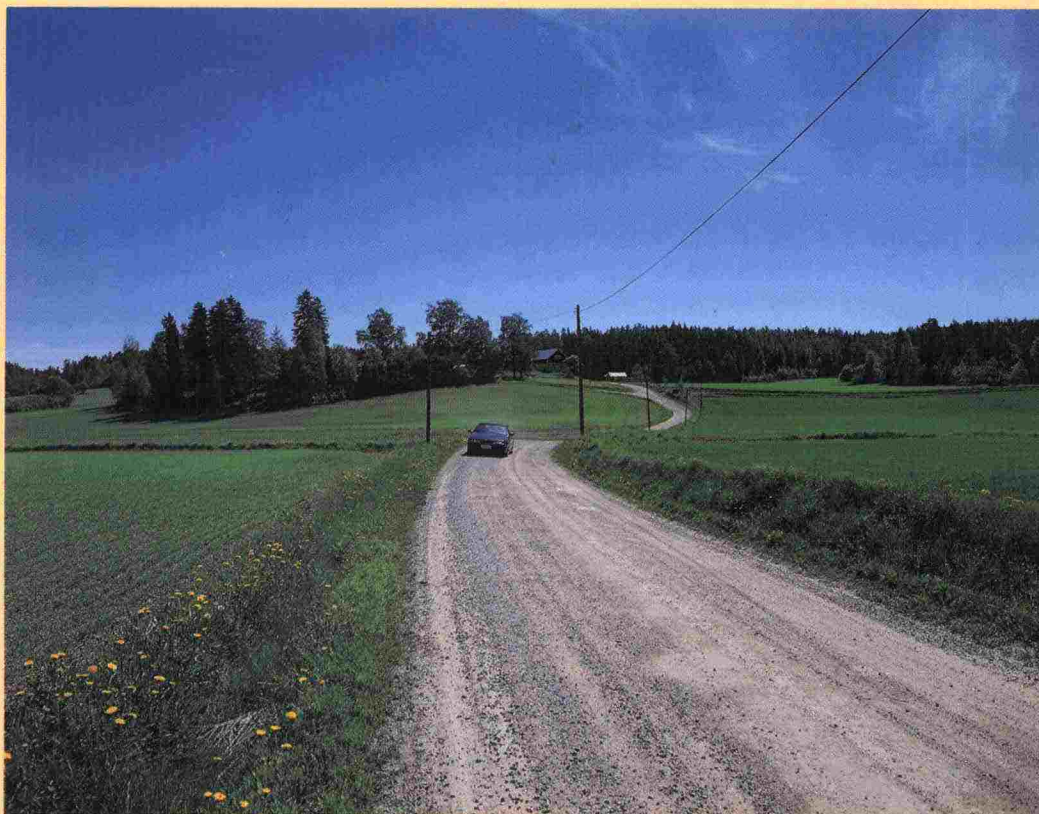
på beställnings/byggherreverksamhet. Allt fysiskt arbete kommer att ges ut på entreprenad och företagen får tävla om kontrakten. Det råder alltså ingen brist på utmaningar.

Jouko Lehtinen

Nylands vägdistrikt 1995



Husbonn med hästvagnen hade fastnat mitt på den obehagade järnvägs korsningen.
Tåget närmade sig och ångvisslan tjöt. Husbonn lugnade hästen med orden
"Ingen fara på taket. Den som tjuter är rädd".



Vägverket
Nylands vägdistrikt

Postadress:
PB 70
00521 Helsingfors
tel. (90) 1487 221

Gatuadress:
Böle ämbetscentral
Semaforbron 12 B
00520 Helsingfors
telefax (90) 1487 3200